

TAP. A história da privatização, da revolução e da nacionalização

A reprivatização da TAP fará com que a empresa criada em 1944 volte a sair das mãos públicas 60 anos depois da primeira vez

FILIPE PAIVA CARDOSO
filipe.cardoso@ionline.pt

A Carris tinha acabado de comprar um terreno na Avenida do Cabo Ruivo para “construir, o mais breve possível, uma vasta estação de recolha para viaturas”. Já a administração do Júlio de Matos denunciava que “a capacidade de pagamento por parte das câmaras municipais vai diminuindo de ano para ano”.

Fora do país, a morte de Estaline ainda se fazia sentir e os jornais portugueses – “visados pela comissão de censura” – previam novos ventos: “A mudança que há algumas semanas se registou na política soviética veio inesperadamente modificar hábitos”, escrevia o “Diário de Lisboa”. Perspectiva de um armistício na Coreia, amnistia na União Soviética para presos políticos, jornalistas convidados para visitar a URSS... “Desde a assinatura sensacional do pacto germano-soviético, em Agosto de 1939, nunca se registara uma série tão impressionante de factos no mundo.” Mas nada disto tinha mais espaço que uma privatização.

O PASSADO “Foi hoje assinada a escritu-

ra em que o Estado faz a concessão da exploração das linhas aéreas”, anunciava o vespertino. No Ministério das Comunicações, “sob a presidência do ministro, Sr. coronel Gomes de Araújo, realizou-se esta tarde a assinatura da escritura de constituição da Empresa de Transportes Aéreos Portugueses, sociedade anónima, que vai explorar as linhas aéreas sob bandeira portuguesa. O seu capital é de 120 mil contos, dos quais 100 mil contos em dinheiro e 20 mil contos constituídos pelos bens da TAP”. Arrancava a transformação da TAP em privada.

Às 15h30 de 6 de Maio de 1953, 70 entidades preparavam-se para assinar a concessão: “Bancos, empresas de navegação e ultramarinas, etc., quase todas representadas por figuras em evidência das nossas esferas políticas.” Depois de uma hora de leitura “do referido documento”, “será a escritura assinada pelas 70 individualidades que representam outras tantas empresas ou entidades que compõem a nova empresa”, dizia o “Diário de Lisboa”. Detalhes só no dia seguinte.

Com o sugestivo título “Quais as entidades que outorgaram na escritura dos Transportes Aéreos”, o “Diário de Lis-

boa” de 7 de Maio, “e pelo interesse público de que se reveste”, preenche uma coluna com a lista completa das entidades e pessoas que assinaram o documento que cria a sociedade anónima TAP. Na longa lista há nomes que ainda hoje saltam à vista, como Banco Espírito Santo, Caixa Geral de Depósitos, Manuel de Queirós Pereira ou Banco Pinto & Sotto Mayor. Pelo Estado assinou “o director-geral da Fazenda Pública”, António Luís Gomes.

Na longa lista, e já no final, surge António de Medeiros e Almeida, que se tornava aí o “maior accionista particular” da TAP, segundo o catálogo da exposição biográfica sobre o empresário, que desempenhou o cargo de presidente da assembleia-geral da transportadora entre 1955 e 1960. Era já vasto o conhecimen-

Banco Espírito Santo ou Manuel de Queirós Pereira figuram entre os 70 accionistas que ficaram com a TAP

to de Medeiros e Almeida do sector em 1953, pois ajudou a fundar em 1941 a Sociedade Açoriana de Estudos Aéreos, hoje conhecida como SATA, tendo em 1948 comprado a Aero-Portuguesa, fundada em 1934. Foi esta empresa que em 1953 o empresário “integra [...] na TAP, quando esta se transforma em S. A.” Em 1960 acaba por sair da companhia.

Apesar de só em Maio ter sido assinado, o decreto que aprovou as bases da concessão da TAP, ironicamente, foi publicado a 25 de Abril de 1953. Este decreto – n.º 39-188, de 25 de Abril de 1953 – “aprovou as bases da concessão a outorgar à nova sociedade, estabelecendo para a mesma a obrigatoriedade de 75% do capital ser reservado a pessoas singulares ou colectivas de nacionalidade portuguesa e concedendo-lhe isenções, benefícios e facilidades destinadas a permitir o equilíbrio económico”, explica o relatório e contas (R&C) de 1963 da TAP, quando celebrou dez anos de vida privada.

PRÉ-HISTÓRIA Celebrando-se os dez anos da empresa em 1963, ficava assim condenado à pré-história o período entre 1944 e 1953 da TAP – ainda que a com-

FUNDAÇÃO DA SATA E DA AERO

António de Medeiros e Almeida foi um dos pioneiros da aviação em Portugal. Em 1941 foi um dos fundadores da transportadora açoriana SATA, então chamada Sociedade Açoriana de Estudos Aéreos. Já em 1948, comprou a Aero-Portuguesa, fundada em 1934. Na foto, Medeiros e Almeida numa cerimónia oficial no aeroporto de Angra do Heroísmo, ilha Terceira.



PRIMEIRA ROTA DA TAP

Fundada em 1944, a Transportes Aéreos Portugueses só a 19 de Setembro de 1946 realiza o seu primeiro voo oficial, quando o comandante António Abel Rodrigues Mano liga Lisboa a Madrid num Douglas DC-3, num voo que durou 1h56m. Este voo serviu também para inaugurar a primeira carreira regular, bissemanal, da então T.A.P.

